

连结员试题集

一、填空题

- 1、线路两旁堆放货物，距钢轨头部外侧不得少于（1.5）m。
- 2、站在上堆放货物，距站台边缘不得少于（1）m。
- 3、在正线、到发线上调车时，要经过（车站值班员）的准许。
- 4、连挂车辆，要显示十、五、三车的距离信号（单机除外），没有显示十、五、三车的距离信号，不准（挂车）。没有司机回示，就立即显示（停车）信号。
- 5、列车中相互连挂的车钩中心水平线的高度差，不得超过（75）mm。
- 6、装有禁止溜放的货物的（车辆）禁止溜放调车。
- 7、推送车辆时要先（试拉）。
- 8、当调车指挥人确认停留车位置有困难时，应派人显示（停留车位置）信号。
- 9、车体倾斜容许限度，客车为（50）mm。货车为（75）mm。
- 10、跟踪出站调车最远不得越出站界（500）m。
- 11、手推调车，要取得调车（领导人）的同意，（手闸）必须良好，有胜任人员负责制动。手推调车速度不得超过（3）km/h。
- 12、调车作业中，单机运行或牵引车辆运行时，前方进路的确认由（机车司机）负责。
- 13、调车作业推进车辆时，前方进路的确认由（调车指挥人）负责。
- 14、调车组不足（3）人时，禁止溜放作业。
- 15、铁路线上设有配线并办理行车技术作业及（客货运业务）的分界点叫车站。
- 16、道岔的种类很多，主要分为（单开式和复式两大类）。
- 17、（复式道岔）分为：异侧三开道岔、同侧三开道岔和交通道岔等。
- 18、用于侧向通过列车速度超过 50km/h 单开道岔不得（小于 18）号。
- 19、位于两个铁路局（分局）客货分界处的车站称为（分界）站。
- 20、编组站和区段站统称为（技术站）。
- 21、单线车站正线进站道岔定位为由车站两端向（不同线路开通）的位置。
- 22、机车车辆限界距线路中心线一侧最宽为（1700）mm。
- 23、隔开设备是指（安全线、避难线），以及能起隔开作用的道岔。
- 24、牵出线与其相邻线线间距不得少于（6500）mm。
- 25、警冲标应设在两会合线路线间距离为（4 米）的中间。
- 26、进路分为（列车进路和调车进路）两种。
- 27、若干车辆连挂在一起而无机车，列车乘务员和列车标志称为（车列）。
- 28、编成的车列挂有机车及规定的列车标志称为（列车）。
- 29、两车及其以上车辆连挂在一起称为（车组）。
- 30、车钩的钩舌尚未开放但可以向外转开的位置称为（开锁位置）。
- 31、复轨器分为人字形、（海参形和简易起复器）三种。
- 32、车站作业计划包括班计划、（阶段计划）和调车作业计划三种。
- 33、为运送远距离的鲜活易腐及其他急运货物的列车称为（快运货物列车）。
- 34、车站作业计划包括班计划、阶段计划和（调车作业计划）三种。
- 35、在装（卸）车站或技术站编组，通过一个及其以上编组站不进行改编作业的列车称为（直达列车）。
- 36、在技术站编组，通过一个及其以上编组站不进行改编作业的列车称为（技术直达列车）。
- 37、在技术站进行编组并到达相邻技术站，在区段内不进行摘挂作业的列车，称为（区段列车）。
- 38、一件货物装车后有任何部位超出机车车辆限界称（超限货物）。

- 39、一件货物的长度超过所装平车长度，需要使用游车或跨装运输时，称为（超长货物）。
- 40、一件货物的重量大于应装平车负重面长度的最大容许载重量时，称为（超重货物）。
- 41、关闭制动支管的截断塞门，车辆能通风但本身不起制动作用的车辆，简称（关门车）。
- 42、编入列车中的关门车数不得超过现车总数的（6%）。
- 43、除列车在车站的到达、出发、通过及在区间内运行外，凡机车车辆进行（一切有目的的）移动通称为调车。
- 44、将到达的车列或车组按车辆的去向与车种或其他要求分解到调车场各固定线路内，称为（解体调车）。
- 45、为列车补轴、减轴、换挂车组或摘挂车辆，称为（摘挂调车）。
- 46、调车工作按设备不同分为（牵出线调车）和驼峰调车。
- 47、调车作业应严格执行有关规定，变更股道时，（必须停车）传达。
- 48、调车作业要正确及时显示信号，没有信号不准动车，信号不清（立即停车）。
- 49、手制动机制动未得到（手制动机良好信号），不准溜放。
- 50、列车及机车车辆必须停在（警冲标）内方。
- 51、视觉信号的基本颜色表示：红色停车；（黄色）注意或减速；绿色按规定速度运行。
- 52、调车长是调车组的（领导者、指挥者）。
- 53、连结员在作业中应做到协助调车长进行联系和组织（制动员）的工作。
- 54、在无人管辖道岔的线路上作业时，连结员应亲自或派制动员（扳动道岔）。
- 55、作业中采用手制动机制动的必须做好（选闸、试闸）工作，按规定使用安全带。
- 56、磨闸时间不宜过长，否则闸瓦发热反使（制动力）降低。
- 57、手制动机制动时必须认真执行（选、试、磨、调、撂）作业制度，并按规定使用安全带。
- 58、手制动机制动时抓牢站稳，按规定使用（安全带）。
- 59、调车长及提钩人员未得到制动员显示（手制动机良好信号），不准溜放、提开车钩）。
- 60、调整钩位时，必须在（停车）状态下进行，并以信号防护。
- 61、溜放作业手制动机制动时，正确观速观距，观前顾后（均衡调速）、稳妥连挂。
- 62、机车乘务员没有看到调车指挥人的起动信号不准（动车）。
- 63、为满足调车作业的需要，应装设（调车）色灯信号机。
- 64、不得附挂（机械冷藏）车溜放其他车辆。
- 65、使用机车连挂的车辆推送到指定地点，停妥后摘车的调车方法叫（推送）调车法。
- 66、任何人都不得在（车底）下、钢轨上、道心里、枕木头坐卧或站立。
- 67、任何人不得在车底下、钢轨上、（道心）里、枕木头上坐卧或站立。
- 68、在调车作业中，（调车）有关人员要认真执行要道还道制度。
- 69、铁路行车有关人员于接班前须充分休息，（不得饮酒），如有违反，立即停止其工作。
- 70、推进车辆运行时，由车列前端的调车人员以（手信号）或口笛要道。
- 71、手制动机制动时，做到上车（先挂钩）、下车先摘钩。
- 72、（转场作业）一般是指由调车场去到发场或去另一调车场的转线作业。
- 73、轨道由道床、轨枕、钢轨、防爬设备、（连结零件）及道岔组成。
- 74、全国铁路的行车时刻均以（北京）为标准，从零时计算，实际 24h 制。
- 75、站线是指到发线、（调车线）、牵出线、货物线及站内指定用途的其他线路。
- 76、站线是指到发线、调车线、牵出线、（货物线）及站内指定用途的其他线路。
- 77、调车作业由（调车长）单一指挥。
- 78、铁路线路分为正线、站线、（段管线）、岔线及特别用途线等。
- 79、特别用途是指（安全线）和避难线。
- 80、调车作业要正确及时的显示信号，没有信号不准动车，信号不清（立即）停车。

- 81、手制动机制动人员选闸时，注意选好（闸位）和闸型。
- 82、视觉信号的基本颜色表示：（红色）停车，黄色注意或减低速度，绿色按规定速度运行。
- 83、曲线上挂车，调车人员站立位置要（适当），信号显示要及时。
- 84、没有看到调车指挥人的起动信号，调车司机（不准）动车。
- 85、车站的调车作业应按车站的技术作业过程及（调车作业计划）进行。
- 86、显示十、五、三车距离信号，十车为 110m，五车为（55）m，三车为 33m。
- 87、没有（连结）信号，司机不准挂车。
- 88、遇天气不良等正常情况下，调车作业时适当（降低）速度。
- 89、单钩溜放的关键是调车长严格掌握好（溜放）速度。
- 90、经过道岔、曲线多，阻力较大，车组难以溜行的线路为（难行线）。
- 91、经过道岔、曲线较少，阻力较小，车组容易溜放的线路为（易行线）。
- 92、（越区作业）是指调车机车由本调车区到其他调车区进行取送车辆作业。
- 93、在扳动道岔时要执行一看、（二扳）、三确认、四显示制度。
- 94、在扳动道岔时要执行一（看）、二扳、三确认、四显示制度。
- 95、在超过 2.5%坡度的线路调车时，没有采取好（防溜措施），不得摘开机车。
- 96、连续连挂车辆时，车组间距超过（10）车时必须顿钩或试拉。
- 97、铁司员工对《铁路技术管理规程》必须（认真学习，严格执行）。
- 98、手制动机制动试闸良好后向调车长或（连结员）显示手制动机良好信号。
- 99、遇暴风雨雪，车辆有溜走可能或夜间无照明时禁止（手推）调车。
- 100、横过线路时应（一站、二看、三通过），注意左右机车车辆动态及脚下有无障碍物。
- 101、在车列、车辆走行中，禁止进入线路提钩（摘管）或调整钩位。
- 102、线路两旁货物应堆放（稳固），防止倒塌。
- 103、靠近线路堆放的材料、机具等，不得（侵入）建筑接近限界。
- 104、严禁在车列（走行）中抢越线路、去反面提钩。
- 105、不得使用电台讲与（工作无关）的事情。
- 106、装有禁止溜放货物的车辆（禁止溜放）调车。
- 107、列车最后（一）辆，不得为关门车。
- 108、半自动闭塞是（基本）闭塞法。
- 109、调车人员在车列、车辆走行中（禁止）骑坐车帮。
- 110、车辆在走行中禁止登上棚车顶或超过车帮的货物上（站立、行走）。
- 111、车钩的三个作用是闭锁位、（开锁位）、全开位。
- 112、钢轨的标准长度为 12.5m 和（25）m。
- 113、直线轨距标准规定为（1435）mm。
- 114、在尽头线上调车时，距线路终端应有（10）m 的安全距离。
- 115、调车色灯信号机显示（一个月白色灯光）准许越过该信号机调车。
- 116、用无线电台指挥调车时，必须正确及时、用语标准、吐字清晰、（信号准确），不得用电台讲与工作无关的事情。
- 117、铁路线路由路基、（桥隧建筑物）和轨道组成。
- 118、机车按牵引动力分为（蒸汽、内燃、电力）机车三种。
- 119、特别是用途线是指安全线和（避难线）。
- 120、调车色灯信号机显示（一个蓝色灯光）表示不准许越过该信号机调车。
- 121、车挡表示器的显示方式，昼间为一个（红色方牌）；夜间显示一个红色灯光。
- 122、无线调车系统由机车设备、移动设备和（固定设备）组成。
- 123、信号装置一般分为信号机和（信号表示器）两类。

- 124、信号机按类型分为色灯信号机、臂板信号机和（机车信号机）。
- 125、色灯信号机应设在列车运行方向的左侧或其所属线路的（中心线上空）。
- 126、联锁设备分为集中联锁和（非集中联锁）。
- 127、铁路行车组织工作，必须贯彻（安全生产）的方针，坚持高度集中、统一领导的原则，积极开展联劳协作。
- 128、行车必须坚持集中领导、统一指挥、（逐级负责）的原则。
- 129、列车运行，原则上以开往北京方向为上行。全国各线的列车运行方向，以（铁道部）的规定为准，但枢纽地区的列车运行方向，由铁路局规定。
- 130、列车须按有关规定编定车次。上行列车编为（双数），下行列车编为（单数）。
- 131、车站按技术作业分为（编组）、区段站、中间站。
- 132、车站按业务性质分为客运站、货运站、（客货运站）。
- 133、道岔除使用、清扫、检查或（修理）时外，均须保持定位。
- 134、列车中车辆的连挂，由（调车作业人员）负责。
- 135、调车工作要固定作业区域、线路使用、（调车机车）、人员、班次、交接班时间、交接班地点、工具数量及其存放地点。
- 136、调车工作要固定作业区域、线路使用、调车机车、人员、班次、（交接班时间）、交接班地点、工具数量及其存放地点。
- 137、曲线外轨、调车场以外的线路和对直径（950）mm 及其以上的大轮车、外闸瓦车，严禁使用铁鞋制动。
- 138、行车基本闭塞法分为自动闭塞、（半自动）闭塞二种。
- 139、车站应不间断地接发列车，严格按（列车运行图）行车。
- 140、货物列车尾部需挂（列尾装置）。
- 141、调车作业应采用无线调车灯显设备，并使用规定（频率），其显示方式应符合有关要求。
- 142、视觉信号的基本颜色为红色、（黄色）、绿色。
- 143、视觉信号分为昼间、夜间及（昼夜通用）信号。
- 144、铁路行车有关人员，于接班前须（充分休息），不得饮酒，如有违反，立即停止其工作。
- 145、听觉信号，长声为 3 S，短声为 1 S，音响间隔为（1）S，重复鸣示时，须间隔 5S 以上。
- 146、调车速度，在空线上牵引运行时不得超过（40）km/h。
- 147、单线半自动闭塞区间和双线反方向出站调车时，需有停止基本闭塞法的调度命令，与邻站办理闭塞手续，并发给司机（出站调车通知书）。
- 148、列车运行是以车站、线路所划分的区间及自动闭塞区间的通过信号机划分的（闭塞分区）作间隔。
- 149、使用手制动机制动时，必须在车组（停妥）后方准离开。
- 150、中间站停留车辆，无论停留的线路是否有坡道，均应连挂在一起，拧紧（两端）车辆的手制动机，并以铁鞋（止轮器、防溜枕木等）牢靠固定。
- 151、同一车组两人及以上制动时，由：（前方制动员）负责指挥。
- 152、选闸按“六选六不选”的原则进行，具体是：（选前不选后），选大不选小，选重不选空，选高不选低、选对不选单、选标不选杂。
- 153、现在车按运用状况分为运用车和（非运用车）。
- 154、遇必须横越列车或车列时，不准（钻车），应首先确认该列车或车列暂无移动时，再由车钩上越过，要抓紧蹬稳，不要踢开钩提杆。
- 155、路票应由车站值班员或指定的（助理值班员）填写。
- 156、禁止调车作业人员，扒乘（非本组担当作业）的机车车辆。
- 157、调整钩位时，不准探身于（两车钩）之间。

- 158、调车作业显示信号，不准侵入（机车车辆限界），严禁站在道心内或枕木闲上。
- 159、调车人员上下车时的速度，应根据每个人的（技术条件）适当掌握。
- 160、上车速度最高不得超过（15）km/h。
- 161、下车速度最高不得超过（20）km/h。
- 162、在高路基（路肩窄）的线路上作业时，必须实行（停上停下）。
- 163、车钩由钩头、钩身、（钩尾）三个部分组成。
- 164、车辆的方位系以（制动缸活塞杆推出）的方向来决定的，其推出方向一端为第一位，另一端为第二位
- 165、试闸的方法主要有（停车）试闸和牵出试闸两种。
- 166、铁路车辆种类很多，构造各不相同，但一般由车体、车底架、（车钩及缓冲装置）、制动装置、走行部五部分组成。
- 167、没有做好（联系和防护），不准放行越区车或转场车。
- 168、道岔由转辙部分、连接部分和（辙叉部分）三部分组成。
- 169、当货物列车的车辆出现双号时，以（车底架侧梁）号码为准。
- 170、车底架包括端梁、侧梁、（中梁）、横梁、枕梁及地板横梁等。
- 171、股道有效长是根据警冲标、出站信号机、轨道绝缘节、（道岔尖轨尖端）、车档来确定的。
- 172、车底架包括端梁、侧梁、中梁、（横梁）、枕梁及地板横梁等。
- 173、手信号的显示要求是：位置适当，（正确及时），横平竖直，灯正圈圆，角度准确，段落清晰。
- 174、排风是要排尽（制动主管和副风缸）的压缩空气。
- 175、放风是要放尽（制动主管）的风。
- 176、拉风是要排尽（副风缸）的余风。
- 177、在接近连挂标有△车辆时，要在（下车处）一度停车，再进行连挂。
- 178、编挂标有△车辆时，机车与编挂的车辆应连接制动软管，连接制动软管的辆数与所牵引车数的比例为（不少于 1：5）。
- 179、调车信号的显示距离不得少于（200）m。
- 180、脱轨表示器夜间为月白色灯光，表示（线路在开通状态）。
- 181、在站台上上下车时，车速不得超过（10）km/h。
- 182、装载爆炸品的车辆，必须停放在（固定）的线路上。
- 183、坡度的大小是用（千分率）来表示的。
- 184、牵出试闸方法为：“一（听）、二看、三感受”。
- 185、车辆的种类很多，构造各不相同，但一般由（车体）、车底架、车钩及缓冲装置、制动装置和走行部五部分组成。
- 186、制动装置包括空气制动机、（基础制动益）、手制动机。
- 187、基础制动装置的作用是（扩大并传递制动力）。
- 188、折角塞门装于车辆（制动主管的两端）、用于遮断或开通压缩空气通路。
- 189、截断塞门装在（制动支管）上，用以开通或遮断制动支管空气通路。
- 190、截断塞门手把与制动支管垂直时，即为（关门车）。
- 191、机车按牵引动力分为（蒸汽）、内燃、电力机车三种。
- 192、调车组一班工作制度有休息着装制、（点名预想制）、包线检查制和交班总结制。
- 193、《铁路技术管理规程》是铁路技术管理的（基本法规）。
- 194、牵出线调车操作技术分为（推送法）和溜放法两种。

- 195、备用货车分为特殊备用车、(军用备用车)、专用货车备用车和港口、国境站备用车。
- 196、道岔开通信号表示(进路道岔)准备妥当。
- 197、调车工作按作业目的不同,可分为解体调车、编组调车、摘挂调车、(取送调车)、转场调车、整理调车和其他调车。
- 198、调车工作按作业目的的不同,可分解体调车、编组调车、摘挂调车、取送调车、转场调车、整理调车和(其他调车)。
- 199、停车信号的表示在昼间是(开展的红色信号旗),在夜间是红色灯光。
- 200、停车试闸方法为:“一看、二拧、三(蹬)、四公”。
- 201、牵出试闸方法为:“一听、二(看)、三感受”。
- 202、货车修理分为厂修、段修、(辅修)、轴检。

二、判断题(正确打√,错误打×)

- 1、车辆的方位称呼是以制动缸鞴推出方向定为第一位,另一端为第二位。(√)
- 2、列车拉铁鞋开车,虽未造成严重后果,亦应算严重事故苗子。(×)
- 3、铁路信号共两类,分为视觉和听觉信号。(√)
- 4、手推调车速度每小时不得超过 5km。(×)
- 5、调动乘坐旅客或装载爆炸品、压缩气体,液化气体、超限货物的车辆时,其速度不得超过 10km/h。(×)
- 6、在尽头线上调车时,距线路终端应有 10m 的安全距离。(√)
- 7、车站按业务性质分为:客运站、货运站和客货运站。(√)
- 8、在停有装载爆炸品、压缩气体、液化气体车辆的线路上,可以进行溜放作业,但要严格采取措施。(×)
- 9、调车作业接近被连挂的车辆时,调车作业速度不得超过 3km/h。(×)
- 10、机车车辆限界中心高度不得超过 5000mm。(×)
- 11、关闭折角塞门开车,虽未造成严重后果,也要列为一般事故。(√)
- 12、调车工作按作业目的的不同分为解体调车、编组调车、摘挂调车、取送调车和其它调车。(√)
- 13、装车地组织的列车分为:技术直达列车、阶梯直达列车、基地直达列车。(×)
- 14、车站是铁路线上设有配线的分界点。(√)
- 15、调车的领导人:设有站调的由站调统一领导。(√)
- 16、调车的领导人:在未设站调的车站由调车长领导。(×)
- 17、调车领导人与调车指挥人必须亲自交接计划。(√)
- 18、隔开设备是指安全线、避难线、牵出线 and 能起隔开作用的道岔和脱轨器。(×)
- 19、车辆两车钩在闭锁位置,车钩内侧面之间的距离为车辆的全长。(√)
- 20、把运行在区段中的所有列车都标在图纸上就构成一张列车运行图。(×)
- 21、布置调车作业计划、应使用调车作业通知单。(√)
- 22、在尽头线上调车时距线路终端应有 20m 的安全距离。(×)
- 23、使用手制动机制动时,必须认真执行选、试、磨、调、撂的作业制度,并系好安全带。(√)
- 24、列车中相互连挂的车钩中心水平线高度差不得超过 70mm。(×)
- 25、一辆货车倾斜 55mm 可以编入列车。(√)
- 26、货物列车换长允许欠长 1.4。(×)
- 27、行车工作必须坚持集中领导、统一指挥、逐级负责的原则。(√)
- 28、接制动软管的作业程序应是一关前、二关后、三摘制动软管、四提钩。(×)
- 29、准许迎面上车。(×)
- 30、正线是指连接车站并贯穿或直股伸入车站的线路。(√)

- 31、引向安全线、避难线的道岔定位为安全线、避难线开通的位置。(√)
- 32、站内的股道由车站自行按顺序编号。(×)
- 33、容车数的计算是以换算长度 11m 或 14.3m 为 1 辆进行计算。(√)
- 34、机车车辆限界顶部距钢轨顶面最高为 4800mm。(√)
- 35、车站管辖范围的界限称为站界。(√)
- 36、单线区段确定站界为两端进站信号机柱中心线内方。(√)
- 37、警冲标设在两会合线路间距离为 4m 的中间。(√)
- 38、列车进路可分为到、发车进路。(×)
- 39、进路可分为列车进路和调车进路。(√)
- 40、通过进路为该列车通过线路两端进站信号机或站界标间的一段线路。(√)
- 41、车辆的换长是车辆的全长与 11m 的比值。(√)
- 42、车钩的三种位置统称为车钩的三态作用。(√)
- 43、列车是指编成的车列有规定的列车标志。(×)
- 44、若干车辆连挂在一起而无机车、列车乘务员和列车标志称为车列。(√)
- 45、两辆及其以上车辆连挂在一起称为车组。(√)
- 46、信号机防护的方面为内方。(√)
- 47、信号机显示的一方为后方。(×)
- 48、列车编组计划是全路的车流组织计划。(√)
- 49、列车运行图是列车在各区间运行和在各车站到发或通过时刻的图解。(√)
- 50、枢纽地区的列车运行方向也是以铁道部规定为准。(×)
- 51、班计划是车站完成一个班运输生产任务的作业组织计划。(√)
- 52、车站的作业计划包括班计划和阶段计划。(×)
- 53、编混合列车不得编入装载爆炸品、压缩气体、液化气体、剧毒气体的车辆。(√)
- 54、一件货物装车后有任何部位超出机车车辆限界即为超限。(√)
- 55、机车车辆施行制动时，闸瓦抱压车轮起制动作用的压力称闸瓦压力。(√)
- 56、关门车不得挂于机车后部三辆车之内。(√)
- 57、在列车中连续连挂不得超过两辆关门车。(√)
- 58、参加调车作业的人员应做到及时取送货物作业车和检修车辆。(√)
- 59、调车作业必须执行统一指挥、集中领导。(√)
- 60、计划不清不作业，计划变更股道必须停轮传达。(√)
- 61、调车作业没有显示十、五、三车距离信号不准挂车（单机除外）。(√)
- 62、推进车辆前必须进行试拉，前端应派人领车。(√)
- 63、调车作业中严格控制速度，不准超速作业。(√)
- 64、手制动机制动时可以未得到手制动机良好信号就溜放。(×)
- 65、调车计划不得随意变更，必须变更时要向有关人员传达清楚，计划不清不作业。(√)
- 66、严格执行要道还道制度，没有股道开通信号，距警冲标 50m 必须停车。(√)
- 67、经过无人看管道岔必须事先确认道岔开通位置是否正确。(√)
- 68、调车长应做到认真布置调车作业计划，拟定调车工作方法。(√)
- 69、布置调车作业计划、应使用调车作业通知单。(√)
- 70、调车领导人与调车指挥人必须亲自交接计划。(√)
- 71、调车指挥人确认有关人员均已了解调车作业计划后方可开始作业。(√)
- 72、专用线调车作业计划的变更由调车指挥人口头向司机传达。(√)
- 73、专用线变更调车作业计划，调车人员回站后向调车领导人汇报。(√)
- 74、跟踪出站调车最远不得超过站界 500m。(√)

- 75、一切电话中断禁止跟踪出站调车。(√)
- 76、遇降雾暴风雨雪，瞭望距离不足 100m，禁止跟踪出站调车。(×)
- 77、调车信号及调车手信号显示距离不足 200m 时应使用夜间信号。(√)
- 78、注有△的车辆调车作业时严禁溜放。(√)
- 79、装载汽油的车辆可以溜放，但必须限速连挂。(√)
- 80、接近被连挂车辆，速度不准超过 3km/h。(×)
- 81、机车车列压岔子牵出或推进运行时，可省略“要道还道”制度。(×)
- 82、在超过 2.5‰坡度线路（为溜放而设的牵出线 and 驼峰除外）调车时，禁止溜放调车。(√)
- 83、在停有装车爆炸品、压缩气体、液化气体车辆线路上禁止溜放调车。(√)
- 84、不足 2 人时，不准进行调车作业。(√)
- 85、调车时在空线上推进运行速度为 30km/h。(√)
- 86、禁在运行中的机车、车辆前面抢越。(√)
- 87、不准在钢轨上、车底下、枕木头、道心里坐卧或站立。(√)
- 88、制动员选闸时，主要是选好闸位和闸型。(√)
- 89、制动员在试闸时一般采用一闸两试方法。(√)
- 90、使用手制动机制动时，必须认真执行选、试、磨、调、撂的作业制度。(√)
- 91、上车速度最高不得超过 15km/h。(√)
- 92、在站台上上下车速度不得超过 5km/h，不准超速上下。(×)
- 93、下车速度不得超过 20km/h。(√)
- 94、单机或牵引运行时，严禁调车人员在机车前端坐卧。(√)
- 95、我司规定：调车作业碰轧脱轨器或防护信号算内定事故。(√)
- 96、铁路行车有关人员在接班前要充分休息好，不得饮酒。如有违反立即停止其工作。(√)
- 97、铁路线路分为正线、站线、段管线、岔线及特别用途线。(√)
- 98、在静止观速时观测到一溜放车组用 2s 时间走完一节 12.5m 长的钢轨，则这一车组的走行速度为 25km/h。(×)
- 99、无风作业必须执行一关、二摘、三提钩的作业程序。(×)
- 100、越区作业是指调车机车由本调车区到其他调车区进行取送车辆作业。(√)
- 101、道岔的作用是提高速度。(×)
- 102、道岔的作用是转线。(√)
- 103、单开式道岔是由转辙部分、辙叉部分、连接部分组成。(√)
- 104、难行线是指道岔行程较长的线路。(×)
- 105、铁路车辆可分为客车和货车、特种用途车三大类型。(√)
- 106、货车按用途分为货车、专用货车和特种货车。(√)
- 107、道岔是按下行方向顺序排列编号的。(×)
- 108、衡量车站工作好坏的主要指标是装车数和卸车数。(×)
- 109、铁路的标准轨距是 1534mm。(×)
- 110、我国目前钢轨的标准长度为 15m 和 25m 两种。(×)
- 111、车站按业务性质分为编组站、区段站、中间站。(×)
- 112、连续连挂时，车组间距超过 10 年时必须顿钩或试拉。(√)
- 113、手制动机制动试闸良好后向调车长或连结员显示手制动机良好信号。(√)
- 114、手制动机的类型主要有链子闸、螺丝闸、盒子闸三种。(√)
- 115、调车色灯信号显示一个月白色灯光，准许超过该信号机调车。(√)
- 116、在扳动道岔时要执行一看、二扳、三确认、四显示制度。(√)
- 117、在 2.5‰坡度的线路上进行调车作业时应有安全措施。(×)

- 118、列车及机车车辆必须停在警冲标内方。(√)
- 119、车站的调车工作应按车站的技术作业过程及调车作业计划进行。(√)
- 120、在尽头线上调车时距线路终端应有 5m 的安全距离。(×)
- 121、连挂车辆要显示十、五、三车距离信号（单机除外），没有机车乘务人员回示应立即显示减速信号。(×)
- 122、停留车位置信号，夜间为白色灯光左右小摇动。(√)
- 123、停留车位置信号，夜间为白色灯光上下小摇动。(×)
- 124、调车信号是对调车作业行动发出的命令，关系到调车人员的人身安全和行车安全及调车效率。(√)
- 125、机车乘务人员没有看到调车指挥人的起动信号不准动车。(√)
- 126、列车拉铁鞋开车，不列事故。(×)
- 127、当调车指挥人确认停留车位置有困难时，不需派人显示停留车位置信号。(×)
- 128、调整钩位时，必须在停车状态下进行，并用信号防护。(√)
- 129、调车人员显示信号站立位置要适当，信号显示要及时正确。(√)
- 130、使用手制动机制动，制动员未佩戴安全带时，可以溜放。(×)
- 131、遇有降雾、暴风雨雪不良天气和夜间照明不足，确认停留车位置有困难时，禁止溜放作业。(√)
- 132、调车钩是指调车机车完成一次摘车或挂车等作业的行程，它是衡量调车工作量的一种基本单位。(√)
- 133、一批作业是指一次下达的调车作业计划钩数，填写在一张调车作业通知单上。(√)
- 134、在调车作业中，可以使车辆带风溜放。(×)
- 135、严禁在车辆运行时，特别是接近连挂时进入钩档进行调整钩位，以免碰伤。(√)
- 136、手推调车人员必须在车辆一端推车，其速度不得超过 3km/h。(×)
- 137、在站台上堆放货物距站台边缘不少于 1m，货物应堆放牢固，防止倒塌。(√)
- 138、因受调车设备限制，需越过进站信号机或站界标进入区间的调车叫越出站界调车。(√)
- 139、推进连挂车列时，前端必须派人领车，进行了望，及时正确的显示信号。(√)
- 140、在调车场推进连挂，而被连挂车列距前方警冲标不足 50m 时，必须采取防溜和防护措施后，方准连挂。(√)
- 141、在同一路内，停留车组间隔 8 车时，禁止实行连续连挂。(×)
- 142、天气不良，了望距离不足 100m 时，禁止连续连挂。(×)
- 143、在超过 2.5‰的下坡道的线路上，禁止实行连续连挂。(√)
- 144、运行在区段中的所有列车都表示在图线上就构成了一张列车运行图。(√)
- 145、使用手闸制动时，要提前检查闸链、闸杆、闸盘、闸台等是否完好。(√)
- 146、选闸时应按照选前不选后、选重不选空、选低不选高、选大不选小、选标型不选杂型、选双不选单的要求进行。(×)
- 147、使用手闸制动时，应事先做好准备。(√)
- 148、关门车不得挂于机车后部三辆车之内；在列车中连续连挂不得超过 2 辆，在列车最后一辆有自动制动作用的车辆之前不得超过 2 辆。(×)
- 149、带风作业必须执行一关（关折角塞门），二摘（摘风管），三提钩的作业程序。(√)
- 150、停留车距警冲标间的距离不大于溜入车组的长度及安全距离，这种停留车称为堵门车。(√)
- 151、进站、出站、进路、通过及防护信号机的灯光熄灭、显示不明或显示不正确时，均须视为停车信号。(√)
- 152、变更计划不超过四钩都可以口头方式布置。(×)
- 153、车钩具有锁闭和开锁两个作用位置。(×)

- 154、调车脱轨不列事故。(×)
- 155、装载液化气体的罐车可向空线溜放。(×)
- 156、摘解制动软管的作业程序应是一关前、二关后、三摘制动软管。(√)
- 157、机械冷藏车组应尽量挂于列车中部或后部。(√)
- 158、信号机的前方为内方。(×)
- 159、车辆段内的线路属于岔线。(×)
- 160、在正线上引向安全线的道岔，其定位方向为开通安全线的位置。(√)
- 161、道岔定位方向就是开通直股的方向。(×)
- 162、车辆的方位是以车辆运行方向来决定的。(×)
- 163、横向划分的调车区，两区之间应设立不少于 20m 的安全区。(√)
- 164、使用手制动机制动时，不用检查闸链是否完好。(×)
- 165、牵出线有平面牵出线 and 坡度牵出线两种。(√)
- 166、脱轨表示器昼间为带白边的红色长方牌，表示线路在遮断状态。(√)
- 167、告知显示错误的信号的显示方式，夜间为红色灯光左右摇动。(√)
- 168、听觉信号重复鸣示时，须间隔 3S 以上。(×)
- 169、排风摘管后，应逐辆复检，发现问题及时处理。(√)
- 170、制动员在开始排风摘管前，须做好防护。(√)
- 171、直线上连挂车辆时，应将两钩置于全开位置。(×)
- 172、截断塞门螺帽上的划槽与支管平行时不是关门车。(√)
- 173、装载蜜蜂的车辆可编在任一货物列车上。(×)
- 174、二长一短声是口笛、号角鸣示方式中“二十道”信号。(×)
- 175、色灯信号机均设在列车运行方向的左侧。(×)
- 176、溜放车组速度较高时，应采用“勒闸”的方法拧闸。(√)
- 177、我司元宝，进入港区的速度不得超过 5km/h。(×)
- 178、牵出试闸时，如被试验的车辆前端车钩呈拉伸状态，后端车钩呈压缩状态，则手制动机不良。(×)
- 179、黄灯闪后绿灯长亮是无线调车灯显制式的减速信号。(√)
- 180、横越列车或车列时，严禁钻车。(√)
- 181、顺着线路行走时，应走线路中心，并注意机车、车辆的行动。(×)
- 182、停留车距警冲标间的距离大于溜入车组的长充及安全距离，这种停留车称为堵门车。(×)
- 183、缺少车门的检修回送车可以编入货物列车。(√)
- 184、正线上不得停留机车车辆。(×)
- 185、在计算股道容车数时，小数部分应四舍五入。(×)
- 186、单机、动车和重型轨道车未具备列车条件，在运行中不按列车办理。(×)
- 187、视觉信号基本颜色为紫色、蓝色、月白色。(×)
- 188、视觉信号有机车、轨道车与鸣笛、口笛、号角及响墩发出的响声。(×)
- 189、听觉信号有信号机、手信号旗、手信号灯、移动信号牌，信号表示器、信号标志及火炬的火光。(×)
- 190、调车减速信号：使用手信号当昼间无黄色信号旗、夜间无黄色灯光时，昼间为展开的绿色信号旗下压数次；夜间为绿色灯光下压数次。(√)
- 191、放风制动将起紧急制动作用，易损坏车辆零部件且不安全，所以禁止放风制动。(√)
- 192、钩头是由钩尾销、车钩尾框、缓冲器三部分组成。(×)
- 193、变更计划主要是指变更股道、辆数、作业方法及取送作业区域或线路。(√)
- 194、编组站和区段站总称为技术站。(√)

- 195、在车辆走行中，徒弟不准与师傅站在同一制动台上学习。(√)
- 196、列车或调车运行时，所经由的途径称为进路。(×)
- 197、道岔辙叉号数越大，机车车辆对道岔冲击力越大。(×)
- 198、防护信号系指防护施工，装卸及车辆检修作业的固定信号。(×)
- 199、我司规定，装载液氨的车辆可以溜放。(×)
- 200、站台上堆放货物，距钢轨头部外侧不得少于 1.5m。不足 1.5m 时，不得进行调车作业。(×)
- 201、调车中车辆脱轨又自行复轨无损失，不列事故。(×)

三、选择题（将正确答案的序号填入空格内）

- 1、在站台上，上下车时，车速不得超过 (B)。

(A) 5km/h (B) 10km/h (C) 3km/h

- 2、在路肩窄、路基高的线路上和高度超过 1.1m 的站台上作业时，必须 (A)。

(A) 停车上下 (B) 慢速上下 (C) 不超过 3km/h 上下

- 3、进站、出站、进路，通过防护信号机均以显示 (B) 信号为定位。

(A) 开放 (B) 停车 (C) 进行

- 4、专用铁路厂内正线运行时速度不准超过 (C) km/h。

(A) 50 (B) 45 (C) 40 (D) 35

- 5、 (A)。

(A) 不能编入同一列车 (B) 须隔离 4 辆

- 6、列车编组计划是 (B) 车流组织计划。

(A) 铁路局 (B) 全路 (C) 车站

- 7、道岔号数与行车速度成 (A)。

(A) 正比 (B) 反比

- 8、曲线阻力的大小与曲线半径的大小成 (B)。

(A) 正比 (B) 反比

- 9、区段列车是在技术站编组，运行于两技术站之间，并在两技术站之间的中间站 (C) 摘挂作业的列车。

(A) 进行 (B) 重点 (C) 不进行

- 10、折角塞门关闭后，车辆 (A)。

(A) 不能通风 (B) 能通风能制动 (C) 能通风不能制动
(D) 不能通风但能制动

- 11、列车运行图是列车在各区间运行和在各车站到发、通过、会让、越行时刻的 (B)。

(A) 表示方法 (B) 图解 (C) 表格

- 12、在正常情况下进站，通过遮断信号机的显示距离不得少于 (B)。

(A) 800m (B) 1000m (C) 400m

- 13、调车、矮型出站、矮型进路，复示信号机，容许、引导信号以及各种表示器均不得少于 (A)。

(A) 200m (B) 400m (C) 800m

- 14、推送挂车时，如遇距停留车辆不足十车距离时，显示 (B) 信号。

(A) 减速 (B) 五车距离信号

- 15、线路内最后一组停留车距警冲标不足 (B) m 时禁止实行连续连挂。

(A) 60 (B) 50 (C) 80 (D) 100

- 16、本务机作业进入机车车辆停留的线路时，最高速度不得超过 (C) km/h。

(A) 25 (B) 20 (C) 15 (D) 10

- 17、一般来说，在超过 25‰坡度的线路上（C）手推调车。
（A）可以 （B）采取措施后可以 （C）禁止 （D）站领导批准
- 18、铁路行车组织工作，必须贯彻安全生产的方针，坚持（A）的原则。
（A）高度集中，统一领导 （B）统一指挥，半军事性
（C）统一领导，逐级负责 （D）高度集中，半军事性
- 19、列车是指（B）挂有机车及规定的列车标志。
（A）编成的列车 （B）编成的车列 （C）连挂的车组
- 20、列车编组计划是（B）的车流组织计划。
（A）铁路局 （B）全路 （C）分局 （D）车站
- 21、车站作业计划包括阶段计划、班计划、（D）计划。
（A）日常 （B）运输 （C）临时 （D）调车作业
- 22、在车上观速，接近看不清枕木根数时，其速度约为（C）km/h。
（A）7 （B）10 （C）15 （D）20
- 23、（C）组织的列车分为始发直达列车、阶梯直达列车、基地直达列车。
（A）编组站 （B）技术站 （C）装车地 （D）中间站
- 24、编入列车的关门车数不得超过现车总数的（A）。
（A）6% （B）7% （C）8% （D）9%
- 25、在被挂车辆距前方警冲标不足 30m 时，必须（C）才能连挂。
（A）采取防溜 （B）设专人防护
（C）与有关人员联系，开通前方进路
（D）严格控制速度
- 26、在同一线路内停留车组间隔超过（D）车时，禁止实行连续连挂。
（A）3 （B）5 （C）8 （D）10
- 27、线路内最后一组停留车距警冲标不足（B）m 时，禁止实行连续连挂。
（A）60 （B）50 （C）80 （D）100
- 28、调车信号机在正常情况下的显示距离为（B）m。
（A）400 （B）200 （C）150 （D）100
- 29、在接近、连挂注有  的车辆以及带有这种车辆连接其他车辆时，要在被连挂车辆的前（D）车处一度停车后，再按十、五、三车制进行连挂作业。
（A）20 （B）50 （C）13 （D）10
- 30、道岔除（D）时外，均须保持定位。
（A）使用、清扫 （B）使用、清扫或维修 （C）检查或维修
（D）使用、清扫、检查或维修
- 31、机车车辆从轨面起高度限界为（C）mm。
（A）4700 （B）6000 （C）4800 （D）4000
- 32、手推调车要取得（C）的同意，手制动机必须良好，有胜任人员负责制动。
（A）站长 （B）值班主任 （C）调车领导人 （D）调车长
- 33、跟踪出站调车最远不得越出站界（D）m。
（A）1000 （B）800 （C）600 （D）500
- 34、进入停有机车车辆的线路的道岔后，根据停留车位置正确掌握速度，调车最高速度不得超过（C）km/h。
（A）30 （B）25 （C）20 （D）10

- 35、禁止停留机车车辆的线路是指（D）。
- （A）调车线 （B）牵出线 （C）到发线 （D）安全线及避难线
- 36、在空线上牵引运行时速度不得超过（B）km/h。
- （A）50 （B）40 （C）30 （D）25
- 37、在空线上调车推进运行时速度不得超过（B）km/h。
- （A）35 （B）30 （C）20 （D）10
- 38、列车运行中相互连挂的车钩中心水平线高度差不得超过（B）mm。
- （A）80 （B）75 （C）70 （D）65
- 39、铁路车辆的换长是以（D）m 作为换算单位，来换算每辆车的长度。
- （A）13.5 （B）13 （C）12 （D）11
- 40、在正线、到发线上调车时，要经过（C）的准许。
- （A）值班主任 （B）车站调度员 （C）车站值班员 （D）调车区长
- 41、在接发列车时应按（D）规定时间停止影响列车进路的调车作业。
- （A）铁道部 （B）铁路局 （C）铁路分局 （D）《站细》
- 42、（C）在调车作业前必须亲自并督促组内人员充分做好准备，认真进行检查。
- （A）扳道长 （B）车站值班员 （C）调车长 （D）连结员
- 43、在超过 2.5‰坡道线路上进行调车作业时，禁止（C）作业（为溜放作业而设的驼峰和牵出线除外）。
- （A）连接 （B）推送 （C）溜放 （D）停放
- 44、车站按（B）可分为编组站、区段站、中间站。
- （A）业务性质 （B）技术作业 （C）规模 （D）任务
- 45、调车作业显示信号不准侵入机车车辆限界，严禁站在（A）。
- （A）道心内或枕木头上 （B）较远处 （C）隔线 （D）难以瞭望地点
- 46、站内正线到发线和与其邻线间最小距离为（C）mm。
- （A）7000 （B）6000 （C）5000 （D）4000
- 47、货物列车牵引重量允许上下波动（B）t以内。
- （A）100 （B）80 （C）60 （D）50
- 48、客车倾斜不得超过（C）mm。
- （A）65 （B）60 （C）50 （D）45
- 49、货车倾斜不得超过（B）mm。
- （A）80 （B）75 （C）70 （D）60
- 50、空敞车车体涨出不得超过（D）mm。
- （A）100 （B）90 （C）85 （D）80
- 51、重车车体涨出不超过（B）mm。
- （A）200 （B）150 （C）100 （D）80
- 52、调车指挥人必须确认有关人员（D）后，方可指挥机车开始工作。
- （A）制订计划 （B）上岗 （C）正在准备 （D）均已了解调车作业计划后
- 53、装有爆炸品、压缩气体、液化气体的车辆，（A）手推调车。
- （A）禁止 （B）可以 （C）不可以 （D）领导批准
- 54、遇暴风雨雾，车辆有溜走可能或夜间无照明时，（C）手推调车。
- （A）可以 （B）不可以 （C）禁止 （D）站领导批准
- 55、在超过 2.5‰坡度的线路上，（C）手推调车。
- （A）可以 （B）不可以 （C）禁止 （D）站领导批准
- 56、未配调车组的中间站，（B）溜放作业。

- (A) 可以进行 (B) 禁止 (C) 不可以进行 (D) 经领导批准后可进行
- 57、调动“140 产品”车辆时，调车机与“140 产品”车 (B)。
- (A) 隔离 5 辆以上 (B) 隔离 4 辆以上 (C) 可以不隔离
(D) 站领导批准后可不隔离
- 58、安全线、避难线 (A) 停留机车车辆。
- (A) 禁止 (B) 可以 (C) 不可以 (D) 站领导批准
- 59、机车车辆必须停在警冲标内方，因特殊情况需在警冲标外方进行装卸作业时，须经 (C) 准许，在不影响列车到发及调车作业的情况下方可进行。
- (A) 站长 (B) 调度员 (C) 车站值班员、调车区长 (D) 扳道员
- 60、机车固定走行线 (A) 停留机车车辆。
- (A) 禁止 (B) 可以 (C) 一般不可以 (D) 调车区长批准后可以
- 61、铁路线路分为正线、站线、段管线、岔线及 (D)。
- (A) 临管线 (B) 地方铁路线 (C) 调车线 (D) 特别用途线
- 62、列车中车辆的连挂由 (D) 负责。
- (A) 车站值班员 (B) 站务员 (C) 助理值班员 (D) 调车人员
- 63、车站业务性质分为：客运站、货运站、(A)。
- (A) 客货运站 (B) 编组站 (C) 区段站 (D) 中间站
- 64、车站按技术作业分为 (A)、区段站、中间站。
- (A) 编组站 (B) 客运站 (C) 客运站 (D) 工业站
- 65、(A) 布置调车作业计划应使用调车作业 (A)。
- (A) 通知单 (B) 口头方式 (C) 电台 (D) 电话
- 66、在超过 (A) %坡度的线路上进行调车作业时应有安全措施。
- (A) 2.5 (B) 3 (C) 1.5 (D) 4
- 67、特别用途线是指 (B)。
- (A) 客停线 (B) 安全线和避难线 (C) 牵出线 (D) 段管线
- 68、站线包括到发线、调车线 (C)、货物线及站内指定用途的其他线路。
- (A) 正线 (B) 段管线 (C) 牵出线 (D) 岔线
- 69、目前我国钢轨的标准长度有 12.5m 和 (B) m 两种。
- (A) 22 (B) 25 (C) 20 (D) 11
- 70、信号是指示列车运行及调车工作的命令，(C) 人员必须严格执行。
- (A) 铁路工作 (B) 所有行车 (C) 有关行车 (D) 内部
- 71、连挂时，车组间距超过 (B) 车时必须试拉。
- (A) 3 (B) 10 (C) 6 (D) 8
- 72、停留车距警冲标 (A) 溜入车组的长度及安全距离，称之为堵门车。
- (A) 不大于 (B) 大于 (C) 超过 (D) 等于
- 73、一敞车倾斜为 55mm，(B) 编入列车。
- (A) 不得 (B) 允许 (C) 经批准可以 (D) 严禁
- 74、进入禁溜线取送车距线路终端应有 (B) m 的安全距离。
- (A) 15 (B) 10 (C) 5 (D) 20
- 75、听觉信号，长声的为 (D) s，短声的为 1s，音响间隔为 1s。
- (A) 1 (B) 2 (C) 2.5 (D) 3
- 76、铁路线路分为正线、站线、(C)、岔线及特别用途线等。
- (A) 到发线 (B) 调车线 (C) 段管线 (D) 走行线
- 77、岔线是指在区间或站内接轨通向路内外单位的 (C)。

(A) 调车线 (B) 货物线 (C) 专用线路 (D) 牵出线

78、在专用铁路空线上调车作业推进运行时速度不准超过 (C) km/h。

(A) 30 (B) 25 (C) 20 (D) 15

79、调车作业上车时，车速不得超过 (B) km/h。

(A) 10 (B) 15 (C) 20 (D) 25

80、调“140 产品”车辆时，调车机与“140 产品”车应隔离 (B) 辆以上，并按  W 车辆的调车作业方法办理，禁止溜放和通过驼峰。

(A) 5 (B) 4 (C) 3 (D) 2

81、连挂车辆时，车组间距离超过 (C) 车时，进行顿钩或试拉。

(A) 20 (B) 15 (C) 10 (D) 5

82、线路两旁堆放货物，距钢轨头部外侧不得小于 (C) m。

(A) 2.5 (B) 2 (C) 1.5 (D) 1

83、调动装载压缩气体货物车辆时，其速度不得超过 (B) km/h。

(A) 20 (B) 15 (C) 10 (D) 5

84、一棚车倾斜为 55m，(D) 编入列车。

(A) 严禁 (B) 不得 (C) 经批准可以 (D) 允许

85、机车鸣笛一长三短声是 (A) 信号。

(A) 警报 (B) 呼唤 (C) 召集 (D) 退行

86、其他车辆向停有“  W ”车辆的线路溜放或送车时，必须留有 (D) m 的天窗，严禁溜放连挂。

(A) 100 (B) 50 (C) 25 (D) 10

87、电话闭塞法是行车的 (B) 闭塞法。

(A) 基本 (B) 代用 (C) 半自动 (D) 电气路签牌

88、始发列车按图定点早点不超过 (C) min 按天点统计。

(A) 13 (B) 14 (C) 15 (D) 16

89、始发列车按图定晚点超过 (A) min 按晚点统计。

(A) 15 (B) 16 (C) 17 (D) 18

90、夜间显示红色信号灯是 (A) 信号。

(A) 停车 (B) 减速 (C) 取消 (D) 要求再度显示

91、调车作业计划是保证实现 (B) 的调车作业具体行动计划。

(A) 班计划 (B) 阶段计划 (C) 日常计划 (D) 日旬计划

92、钢轨的标准长度为 (A) m 和 25m。

(A) 12.5 (B) 20 (C) 26 (D) 30

93、在技术站编组，经过一个及其以上编组站不进行改编作业的列车为 (A) 列车。

(A) 技术直达 (B) 始发直达 (C) 直通 (D) 阶梯直达

94、在技术站进行编组，通过一个及其以上区段站不进行改编作业的列车为 (C) 列车。

(A) 始发直达 (B) 技术直达 (C) 直通 (D) 阶梯直达

95、(A) 计划是车站完成一个班运输生产任务的作业组织计划。

(A) 班 (B) 阶段 (C) 日常 (D) 调车作业

96、货物列车中关门车的总数不超过现车总辆数的 (A) %。

(A) 6 (B) 7 (C) 8 (D) 9

97、关门车超过 6% 时，按《技规》中的有关规定计算闸瓦压力。在有列检所的车站，由列检负责计算，无列检所由 (B) 指定部门办理。

(A) 铁道部 (B) 铁路局 (C) 铁路分局 (D) 站段

98、将到达的列车或车组按车辆的去向、车种或其他要求分解到调车场各固定线路内为 (C)。

(A) 摘挂列车 (B) 编组调车 (C) 解体调车 (D) 取送调车

99、连挂车辆没有显示十、五、三车距离信号 (C) 挂车，没有机车乘务人员的回示立即停车。

(A) 可以 (B) 不可以 (C) 不准 (D) 慢速

100、计划不清不作业，变更计划必须 (A) 传达。

(A) 停轮 (B) 边作业边 (C) 不停轮 (D) 先动车后

101、编入货物列车的车辆去向及车组编挂顺序应符合 (C) 的规定。

(A) 《铁路技术管理规程》 (B) 列车运行图 (C) 列车编组计划
(D) 运输计划

102、道岔开通信号昼间为拢起的黄色信号旗高举头上 (A) 摇动。

(A) 左右 (B) 上下 (C) 轻微 (D) 自由

103、在区间或站内接轨，通向路内外单位的专用线路称为 (D)。

(A) 到发线 (B) 货物线 (C) 段管线 (D) 岔线

104、火炬信号的火光 (A)。

(A) 要求紧急停车 (B) 表示故障地点 (C) 用于照明 (D) 表示防护地点

105、一车辆 2s 通过 1 根 12.5m 的钢轨，其速度为 (B) km/h。

(A) 20 (B) 22.5 (C) 25 (D) 18

106、号角属于 (D) 信号。

(A) 昼间 (B) 夜间 (C) 昼夜通用 (D) 听觉

107、平面无线调车灯显制式的信号绿灯闪数次后熄灭，表示 (D) 信号。

(A) 推进 (B) 停车 (C) 减速 (D) 起动

108、机车、轨道车在车站鸣笛两短一长声表示 (C) 信号。

(A) 召集 (B) 关气 (C) 要求显示 (D) 警报

109、在调车作业中发生车辆脱轨，但又自行复轨，应 (A)。

(A) 列一般事故 (B) 列险性事故 (C) 不算事故 (D) 列事故苗子

110、对中间挂有游车的货物车辆，通过 9 号及其以下道岔推送作业时，其速度不得超过 (B) km/h。

(A) 15 (B) 10 (C) 5 (D) 20

111、车辆的方位，规定制动缸活塞伸出的方向为 (A)。

(A) 第一位 (B) 第二位 (C) 前端 (D) 后端



112、向停留 W 车辆的线路上送车或溜放必须留有 (B) m 的天窗，严禁溜放连挂。

(A) 15 (B) 10 (C) 5 (D) 3

113、截断塞门安装在 (B) 上。

(A) 制动主管两端 (B) 制动支管 (C) 制动主管 (D) 制动支管两端

114、下列禁止编入列车的是 (C) 车辆。

(A) 装有液化气体的 (B) 装有恶臭货物的 (C) 插有倒装色票的
(D) 装有易燃物品的

115、在调车场推送连挂，而被连挂车辆距前方警冲标不足 (C) m，必须采取防溜和防护措施

后，方准连挂。

(A) 100 (B) 60 (C) 50 (D) 40

116、调车作业发生机车、车辆溜入区间列(C)事故。

(A) 重大 (B) 大 (C) 险性 (D) 一般

117、线路内最后一组停留车组距警冲标不足(C)m 时，禁止连续连挂。

(A) 80 (B) 60 (C) 50 (D) 30

118、车站作业计划包括班计划、(C)和调车作业计划。

(A) 日常 (B) 运输 (C) 阶段计划 (D) 临时

119、调车机去货物线的调车称为(C)。

(A) 摘挂调车 (B) 转场调车 (C) 取送调车 (D) 其他调车

120、一客车倾斜超过 55mm，(A)编入列车。

(A) 不得 (B) 允许 (C) 经领导批准可以 (D) 酌情可以

121、停止影响接车进路调车作业的时间是(C)的时间。

(A) 到达前 5min (B) 邻站开车 (C) 按《站细》规定 (D) 按《技规》规定

122、减速的音响信号的鸣示方式为(D)。

(A) 二短声 (B) 一长声一短声 (C) 一长声二短声 (D) 连续二短声

123、停车的音响信号的鸣示方式为(C)。

(A) 三短声 (B) 四短声一长声 (C) 连续短声 (D) 六短声

124、道岔是使机车车辆由一条线路转入另一条线路的(B)。

(A) 机械 (B) 设备 (C) 构造 (D) 物件

125、除列车在车站的到达、出发、通过及在区间运行外，凡机车车辆进行一切有目的的移动统称为(C)。

(A) 解体 (B) 编组 (C) 调车

126、停留车位置信号，夜间白色灯光(A)小摇动。

(A) 左右 (B) 上下 (C) 前后

127、“关门车”在货物列车中连续连挂不得超过(B)。

(A) 3 辆 (B) 2 辆 (C) 1 辆

128、连挂车辆要显示“十、五、三”车距离信号(单机除外)，没有司机回示应立即显示(B)信号。

(A) 减速 (B) 停车

129、当调车指挥人员确认停留车位置有困难时，应派人显示(A)信号(单机除外)。

(A) 停留车位置 (B) 连结

130、调车作业时，调车人员必须正确、(B)地显示信号，机车乘务员要认真确认信号并鸣笛回示。

(A) 无误 (B) 及时

131、调车作业上车时，车速不得超过(B)。

(A) 10km/h (B) 15km/h (C) 20km/h

132、调车作业下车时，车速不得超过(B)。

(A) 15km/h (B) 20km/h (C) 25km/h

133、调动乘坐旅客或装载爆炸品、压缩气体、液化气体、超限货物的车辆时，其速度不准超过(B) km/h。

(A) 10 (B) 15 (C) 5

134、在昼间遇降雪、暴风雨及其他情况，致使调车信号及调车手信号显示距离不足(C)m 时，应使用夜间信号。

(A) 1000 (B) 400 (C) 200

135、在尽头线上调车时，距线路终端应有 (A) m 的安全距离。

(A) 10 (B) 15 (C) 5

136、“关门车”是指制动主管通风，(A) 关闭，不起制动作用的车辆。

(A) 截断塞门 (B) 折角塞门

137、在超过 2.5‰坡度线路上进行调车作业时，不冷 (C) 作业。

(A) 连结 (B) 推送 (C) 溜放

138、接发列车时，在无隔开设备的线路上 (A) 手推调车。

(A) 禁止 (B) 可以 (C) 不可以

139、车站按 (B) 可分为编组站、区段站、中间站。

(A) 业务性质 (B) 技术作业 (C) 规模

140、铁路标准轨距是 (A)。

(A) 1435mm (B) 1524mm (C) 1067mm

141、道岔的作用是 (C)。

(A) 保证安全 (B) 提高速度 (C) 转线

142、警冲标设在 (B)。

(A) 道岔附近 (B) 两会合线路间距离为 4m 处的中间 (C) 两股正线之间

143、手推调车速度不得超过 (B) km/h。

(A) 4 (B) 3 (C) 2 (D) 1

144、显示十、五、三车距离信号，十、五、三车距离信号的距离分别为 (A) m。

(A) 110、55、33 (B) 33、5、10 (C) 55、110、33 (D) 55、33、110

145、车站的调车工作，应按 (B) 进行。

(A) 车站调度员的指示 (B) 车站的技术作业过程及调车作业计划

(C) 具体情况 (D) 列车运行图

146、调车作业发生脱轨，造成直接经济损失 230 万元，列 (B) 事故。

(A) 重大 (B) 大 (C) 险性 (D) 一般

147、调车工作按设备不同，可分为 (B) 调车。

(A) 解体 and 编组 (B) 牵出线 and 驼峰 (C) 推送 and 溜放 (D) 解编 and 取送



148、调动 $\frac{1}{w}$ 车辆时，连结制动软管辆数的比例为 (D)。

(A) 1: 5 (B) 1: 2 (C) 1: 3 (D) 不少于 1: 5

149、不足 (D) 人，不准进行调车作业。

(A) 5 (B) 4 (C) 3 (D) 2

150、正线是指 (D) 的线路。

(A) 连接车站 (B) 贯穿或直股伸入车站 (C) 连接车站并贯穿车站

(D) 连接车站并贯穿或直股伸入车站

151、特别用途线是指 (C)。

(A) 安全线 (B) 岔线和避难线 (C) 安全线和避难线 (D) 避难线

152、道岔定位是 (B) 开通的位置。

(A) 向直股 (B) 规定经常保持向某一线路 (C) 向弯股 (D) 向正线

153、除列车在车站的到达、出发、通过及在区间运行外，凡机车车辆进行一切有目的的移动统称为 (C)。

(A) 转场 (B) 解体 (C) 调车 (D) 编组

以上内容仅为本文档的试下载部分，为可阅读页数的一半内容。如要下载或阅读全文，请访问：<https://d.book118.com/908077123040006106>